

Perspective.brussels
Rue de Namur, 59
B-1000 Bruxelles

Par courrier postal (une preuve d'envoi peut être utile, tel un cachet de réception) et/ou par email : josaphat@perspective.brussels

Réponse à l'enquête publique relative au Plan d'Aménagement Directeur Josaphat

Bruxelles, le **DATE** (au plus tard le 25 novembre 2021 comme date de réception)

Madame,
Monsieur,

J'exprime un avis négatif sur la proposition de PAD Josaphat, pour toutes les raisons exposées ci-dessous :

BIODIVERSITE

1. Un milieu de plus en plus rare en Région de Bruxelles-Capitale

Plus de 1100 espèces ont été observées sur la friche Josaphat. Cette richesse est notamment reconnue par les associations nationales de protection de la nature (Natagora et Natuurpunt) et par l'Institut royal des sciences naturelles de Belgique¹. Plusieurs articles scientifiques ont été publiés sur la friche, attestant de son attrait indéniable pour la faune et la flore belges.

La nature a besoin d'espace. Les études montrent que la surface est un facteur critique pour de nombreuses espèces et pour la qualité d'un réseau écologique.² Un million de pieds d'arbres végétalisés ou des toitures vertes sur l'ensemble du site ne représenteront jamais la même biodiversité qu'une friche ouverte de 14 hectares d'un seul tenant, qui est sans équivalent à Bruxelles.

Le milieu de prairie ouverte qu'abrite le site est reconnu comme le plus riche par le RIE. Il passera pourtant de 14 ha actuellement à un Biopark de 1,28 ha seulement. Il y aura donc nettement moins d'espèces présentes sur le site ; elles seront en outre soumises à une forte pression anthropique et aux perturbations y liées. Les oiseaux et insectes migrants perdront

¹ [Personne de sensé n'irait construire en plein milieu des Hautes Fagnes », in Le Soir, \(29/06/2021\)](#)

² Department of Biogeography Trier University D-54286, Trier, Germany
(<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/ele.12427>)

un espace de repos sur leur route ; les rapaces perdront leur territoire de chasse actuel ; les 129 espèces d'abeilles sauvages recensées sur le site perdront leurs vastes massifs de gesse, de luzerne ou de lotier...

Notons que ce Biopark de 1,28 ha ne fait l'objet d'aucun objectif détaillé et contraignant en termes de conservation de la biodiversité existante. Seules des recommandations sont émises.

Les autres zones dites vertes et qualifiées d'« *armature verte publique* » (Wadipark, Spoorpark...) rassemblent des zones de sport et loisir, détente, abords et accès, dont le sol sera imperméabilisé ou compacté en manière telle que la biodiversité subsistante sera très pauvre.

Je demande donc que le Biopark soit étendu à 14 hectares (sur les 34 hectares qui forment la superficie visée par le PAD).

2. La phase 1 du PAD va détruire l'essentiel de la biodiversité

La partie la plus riche du site en termes de biodiversité sera la première à disparaître sous les pelleteuses. 75% des espèces de la friche ont été observées sur la partie du site où il est prévu de développer la phase 1.

Dans ce contexte, il est difficile de croire que les pouvoirs publics ont réellement pris la mesure des impacts du projet sur la biodiversité³. Assurément, ils n'ont pas respecté la hiérarchie d'atténuation des impacts inscrite dans la législation européenne : Eviter (tout impact) – Réduire (les impacts) – Compenser (seulement in fine).

La Région est déjà en dialogue avec différents interlocuteurs pour le développement de cette phase 1 mais la loi sur les marchés publics (art. 85) stipule que les gouvernements ont toujours le droit d'arrêter une procédure. Le Ministre-Président a lui-même déclaré que cette interruption pouvait se faire sans frais. Il est étonnant que la procédure de dialogue compétitif soit déjà entamée et maintenue contre vents et marées, alors que l'enquête publique est en cours et qu'aucune décision définitive n'est intervenue. Il est incompréhensible que les promoteurs du projet souhaitent d'abord araser la biodiversité existante, plutôt que de démarrer les travaux sur la partie est de la friche, du côté du boulevard Wahis et de l'avenue De Boeck, sur la partie déjà construite de la friche et qui présente un beau potentiel de développement.

Je demande la mise en pause de la phase 1 et le démarrage éventuel des travaux sur la seule partie déjà construite de la friche.

³ https://bruxelles.natagora.be/fileadmin/Natagora_Bruxelles/Actualites/2021_07_09-CP-Friche_Josaphat-Annexe2.pdf

3. La nature a besoin de connexions

La nature a besoin d'espace mais aussi de connexions pour persister, d'où le développement du réseau Natura 2000 et du réseau écologique bruxellois.

Pour préserver les connexions au sein de la friche et vers l'extérieur, ainsi que la diversité des milieux, les talus boisés autour de la zone complètent la diversité des milieux et biotopes. De plus, la friche et sa préservation offrent l'opportunité d'une continuité verte entre le centre-ville et la périphérie bruxelloise.

Je demande donc la préservation intégrale de l'ensemble des talus boisés actuels, y compris les talus au nord du Biopark, que le PAD souhaite remplacer par des logements.

RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE

50.000 personnes ont encore manifesté à Bruxelles le 10 octobre 2021 pour une prise en compte urgente du réchauffement climatique. Le PAD modifié est insatisfaisant sur ce plan.

Pour limiter le réchauffement urbain, pour faire face à la multiplication attendues des épisodes de canicule et d'inondation dans les années à venir, la nature est une des solutions. Dans ce contexte, il est absurde de se priver des nombreux services écosystémiques rendus aujourd'hui par la friche Josaphat, pour capter le CO2, établir un espace de fraîcheur et lutter contre les îlots de chaleur, gérer les eaux pluviales et de ruissellement, prévenir les inondations, ...

Un espace ouvert et perméable réduit le stress thermique. Les zones urbaines forment des îlots de chaleur⁴ qui deviendront encore plus meurtriers avec le réchauffement du climat. Une construction plus compacte augmente le risque de stress thermique urbain.⁵ Le refroidissement du centre de Bruxelles devient une question d'urgence. Nous devons nous attaquer à ce problème maintenant de manière planifiée.

Grâce à un réseau vert-bleu⁶, nous pouvons étendre le refroidissement de l'extérieur de Bruxelles vers le centre. En alternant les zones bâties avec de larges zones vertes, il est possible de ventiler la ville. L'alternance de zones avec de l'air froid et de l'air chaud créera un flux d'air de refroidissement pour la zone bâtie. Cette idée a été développée dans la première moitié du 20ème siècle, et appliquée, en tout ou en partie, par des villes comme Copenhague, Amsterdam, Hambourg et Stockholm. En Belgique, la ville de Malines⁷ travaille sur ce concept.

Du côté est (à droite) de la friche, la surface imperméabilisée de la partie industrielle est très importante par rapport aux activités qui s'y déroulent. Il est absurde d'imperméabiliser massivement du côté ouest de la friche (actuellement non bâti) et de tenter de revégétaliser

⁴ <https://www.epa.gov/heatislands/smart-growth-and-heat-islands>

⁵ <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/ab2081/meta>

⁶ https://www.acasus.be/media/3177/2021_architectuur_-_ruimtelijke_planning_en_ecosysteemdiensten_erik_rombaut.pdf

⁷ <https://klimaatneutraal.mechelen.be/nulmeting-co2-mechelen>

de petites surfaces de l'autre côté comme envisagé. Cela n'aura guère d'impact sur la surface totale qui disparaîtra sous le béton,

Il est fini le temps où les espaces naturels en ville étaient légion. Maintenant, ils sont rares et indispensables.

Je demande de construire ou rénover là où c'est déjà construit, et de préserver les espaces non bâtis là où ils existent encore.

C'est la seule manière de réduire le stress thermique de la ville. En prime, et toujours gratuitement, vous améliorez la qualité de l'air, gérez les eaux pluviales, préservez la biodiversité et contribuez à la détente des citoyens, surtout s'ils n'ont pas de jardin.

HYDROLOGIE

1. Suppression de la liaison hydrologique entre le parc Josaphat et la friche Josaphat et augmentation très importante de la surface imperméabilisée : les eaux pluviales iront à l'égout

Dans sa déclaration de politique générale, le Gouvernement régional bruxellois affirmait :

« (...) une étude sera réalisée concernant la connexion permettant l'évacuation des eaux de pluie de Schaerbeek-Josaphat vers les étangs du parc Josaphat, en vue de sa réalisation ultérieure »⁸.

L'idée était bonne et, surtout, conforme aux obligations légales⁹ : il s'agissait d'évacuer le surplus d'eaux pluviales de la friche Josaphat vers les étangs du parc, en déficit structurel.

Pourtant, le PAD Josaphat 2021 abandonne cette solution : « la possibilité de rejeter les eaux pluviales résiduelles dans les étangs du parc Josaphat n'est plus reprise »¹⁰.

La première des raisons invoquées ? « L'objectif de zéro rejet d'eaux pluviales à l'égout retenu dans le projet de PAD modifié 2021 est plus favorable à la recharge de la nappe (phréatique) que l'hypothèse d'un trop plein renvoyé vers les étangs du parc Josaphat »¹¹.

Malheureusement, aucune obligation réglementaire en termes d'objectif et aucun moyen concret pour parvenir à cet objectif ne sont mentionnés : « Le projet de PAD modifié 2021 vise

⁸ <http://www.parlement.brussels/wp-content/uploads/2019/07/07-20-D%C3%A9claration-gouvernementale-parlement-bruxellois-2019.pdf> (Déclaration de Politique générale bruxelloise, p. 90, al. 2)

⁹ L'Ordonnance du 20 octobre 2006 établissant un cadre pour la politique de l'eau fixe comme objectif de la politique intégrée de l'eau en Région de Bruxelles-Capitale « *Mettre en œuvre une gestion intégrée des eaux pluviales dans le but de réduire le ruissellement et la surcharge du réseau d'égouttage, de prévenir ainsi les risques d'inondation tout en rétablissant les fonctionnalités du cycle naturel de l'eau et améliorant la qualité des eaux de surface et du cadre de vie* » (Ordonnance précitée, art. 3, 6°)

¹⁰ RIE, partie 4, p. 152, point C.3

¹¹ RIE, partie 4, p. 152, point C.3, 1^{er} tiret

le zéro rejet d'eaux pluviales envoyées à l'égout, sans toutefois quantifier à ce stade les moyens pour atteindre ce résultat, si ce n'est de limiter, en toute circonstance, le débit total de rejet à l'égout à 5l/s/ha. Il n'est pas possible d'évaluer au stade d'un projet de PAD les performances quantitatives du système d'infiltration envisagé en raison des nombreuses incertitudes »¹².

L'objectif de limiter le rejet à l'égout à un maximum de 5 litres / seconde / hectare est répété comme un mantra, mais en vain. Preuve en est que, dans les dispositions réglementaires (les seules obligatoires), le pourcentage maximal d'imperméabilisation est de 75 %. Pour la seule zone d'industrie urbaine¹³. Et pour les seuls abords (bâtiments non compris), pas la totalité de la zone...

Bref, les surfaces infiltrantes seront réduites à peau de chagrin. On ne voit dès lors pas comment l'objectif d'éviter le rejet des eaux pluviales à l'égout sera atteint.

2. Surestimation de la surface imperméabilisée actuelle

Puisque le PAD ne s'oblige quasiment pas à limiter les surfaces imperméables, autant noircir la situation actuelle. Le taux actuel d'imperméabilisation du site était estimé, en 2019, à 30 %¹⁴. Deux ans plus tard, il est passé à 35,9 %¹⁵. Or, entretemps, rien n'a changé.

Comment croire, dès lors, que le PAD modifié 2021 ne portera les surfaces imperméables qu'à 50,5 % ?¹⁶ Le PAD 2019 faisait état d'une surface imperméabilisée de 70 %. Or, la seule différence substantielle au niveau des surfaces concerne le secteur 3, qui, en termes de surface active (pertinente en hydrologie)¹⁷, fait moins de 2 % de la surface totale.

Les multiples zones présentées vertes (qualifiées d'armature verte publique) ne permettent pas du tout la même infiltration qu'une zone naturelle. Le compactage des zones de loisir, sports et détente, ainsi que les chemins, abords et allées, rend le sol très peu perméable. Il suffit d'aller dans un parc un jour de pluie pour s'apercevoir que l'eau ruisselle.

Enfin, les toitures vertes n'absorbent que très peu d'eau, car elles sont généralement végétalisées par des orpins et autres plantes de rocaille.

3. Conclusion

L'absence quasi-totale d'objectifs contraignants, le caractère aléatoire des estimations des surfaces imperméables, la confusion entretenue entre zones naturelles (susceptibles d'infiltration) et zones de détente, sports, loisirs et passage (rapidement compactées), font craindre que les eaux pluviales iront grossir le collecteur situé sous le boulevard Wahis et

¹² RIE, partie 4, p. 154, point D.3, al. 2

¹³ RIE, partie 4, p. 346, dernier tableau

¹⁴ RIE 2019, p. 380, al. 3

¹⁵ RIE, partie 4, p. 150, point B.1

¹⁶ RIE, partie 4, p. 150, point B.3

¹⁷ RIE, partie 4, p. 155, dernier tableau : 3.577 m² / un total de 192.652 m² = 1,85 %

engorgeront la station d'épuration de Bruxelles Nord à la première pluie sérieuse. L'actualité récente (inondations) montre que cette éventualité est de plus en plus fréquente.

Je demande donc de rétablir la liaison hydrologique entre la friche et le parc Josaphat, comme envisagé dans la version 2019 du projet de PAD.

Je demande également de renoncer à toute imperméabilisation de surfaces sur la partie non construite de la friche (14 hectares) afin, notamment, de laisser cette zone réguler naturellement et gratuitement les eaux de pluie, plutôt qu'encombrer les égouts à la première averse.

Subsidiairement, je requiers d'établir correctement le réel pourcentage de la zone que le PAD rendrait imperméable, en ce compris les zones non bâties mais dont le sol serait compacté (sport, loisir, détente, accès et abords), et d'exposer ensuite les mesures concrètes prises afin de gérer les eaux pluviales sur site, comme préconisé d'ailleurs par le Gouvernement bruxellois.

MOBILITE

1. Hypothèses démographiques erronées

Le PAD Josaphat se base encore et toujours sur une augmentation de la population bruxelloise de 10.000 habitants par an. Or, les dernières projections ne montrent qu'une augmentation annuelle inférieure à 2.000 habitants¹⁸ (pour une ville de plus de 1,2 million d'habitants), hors crise sanitaire et développement du télétravail. Les besoins de logement sont surestimés. Bruxelles n'a pas besoin de plus de logements mais de plus de logements abordables. On vient de très loin : sur la période 2014-2019, la SLRB a construit en moyenne 152 logements sociaux par an¹⁹. Heureusement, la rénovation se porte mieux. C'est elle qui est porteuse d'avenir.

Même pour les écoles, si la crise reste aiguë dans l'enseignement secondaire, la population scolaire maternelle diminue depuis plusieurs années « *Le nombre d'élèves dans l'enseignement maternel est en baisse constante depuis l'année scolaire 2014-2015 vu la baisse des naissances en Fédération Wallonie-Bruxelles depuis 2010* »²⁰. En région bruxelloise, la population scolaire maternelle dans l'enseignement francophone et néerlandophone était de 59.719 élèves en 2015-2016, pour 57.365 élèves en 2019-2020, soit une diminution de 2.354 élèves²¹. Or, les élèves de maternelle sont ceux qui rempliront demain les écoles primaires et secondaires, et construire une école prend du temps. L'école prévue sur le site Josaphat arrivera donc trop tard.

¹⁸ 1.214.921 habitants en 2020 pour 1.312.750 habitants en 2070, soit une augmentation moyenne de 1.956 habitants par an <https://ibsa.brussels/themes/population/projections-demographiques>

¹⁹ <https://slrb-bghm.brussels/fr/particulier/quoi-de-neuf/actualites/le-logement-social-bruxellois-en-chiffres-cles-quel-bilan>

²⁰ Les indicateurs de l'enseignement 2020, FWB, p. 18, al. 1^{er}

²¹ <https://ibsa.brussels/themes/enseignement/population-scolaire> fichier excel « Tableaux – 2021/03 », tableau 6.1.2.1.

2. Mobilité – Transports en commun

Le PAD Josaphat sous-estime très largement les besoins en transports en commun. Il estime à 350 personnes/heure les départs du site en transports en commun²². Sur un total de 3.421 habitants²³ pour les seuls logements, cela fait seulement près de 10 %. Or, la part modale des déplacements Metro-Tram-Bus des bruxellois est de 21 %²⁴. De plus, 53 % des ménages bruxellois n'ont pas de voiture²⁵. Enfin, les futurs bâtiments prévus sont des sortes de HLM, même qualifiés d'exemplaires et peints en vert, mais qui ne rassembleront pas forcément les habitants qui auront le plus de voitures.

A l'heure de pointe, ce ne seront pas 10 % des futurs habitants qui prendront les transports en commun, mais au moins le triple, soit plus de 1.000 personnes. Or, avant même la pose de la première pierre, l'offre de transports en commun dans le quartier est déjà saturée.

Le quartier de logements prévu au sud-ouest de la friche conduit naturellement vers l'arrêt « Chazal » de la ligne de tram 7 (vers Montgomery ou vers le pont Van Praet), outre les bus 64 et 65, de plus petite capacité et tout aussi bondés. Essayez, à l'heure actuelle, de monter dans le tram 7 à l'heure de pointe, avec une poussette ou un cabas. Même si vous êtes très habile, vous n'y arriverez pas !

Le PAD Josaphat ne contient aucune disposition réglementaire relative à une augmentation de la capacité de ces lignes. Il mentionne tout au plus un arrêt de tram supplémentaire sur le boulevard Léopold III (du côté opposé au quartier résidentiel et sans augmentation prévue de capacité) et une ligne de bus à l'est des voies ferrées, pour laquelle le PAD Josaphat ne fait état d'aucune disposition obligatoire, ni d'une augmentation quelconque de capacité.

Le RIE estime que, pour soulager la circulation automobile dans le périmètre du PAD, il faut faire intervenir les autres modes de transport²⁶. Comment croire qu'il s'agit d'autre chose qu'un vœu pieux, dès lors que même les problèmes *actuels* de mobilité, déjà soulevés lors de l'enquête publique de 2019, ne connaissent pas le plus petit début de solution.

Quant au train, le RIE fait grand cas de la gare d'Evere²⁷, le long de la ligne 26, mais, ici aussi, sans aucune disposition réglementaire, ni aucun objectif concret. Or, rappelons que la ligne 26 était appelée à devenir la première expérience du RER bruxellois dès le 1^{er} janvier 1992²⁸, lorsque Jean-Luc Dehaene était Ministre des communications. Depuis 30 ans, rien n'a changé. La ligne 26 présente toujours une desserte aux antipodes d'une fréquence commerciale, avec, par exemple, au maximum un train par heure les week-ends et jours fériés, et encore, uniquement en journée...

²² RIE, partie 4, p. 106, point B.2, al. 3

²³ RIE, partie 4, p. 148, premier tableau

²⁴ <https://environnement.brussels/l'environnement-etat-des-lieux/en-detail/contexte-bruxellois/mobilite-et-transports-en-region>

²⁵ <https://ibsa.brussels/le-saviez-vous/53-pourcent-des-menages-bruxellois-n-ont-pas-de-voiture>

²⁶ RIE, partie 4, p. 102, dernier alinéa

²⁷ RIE, partie 4, p. 67, point 1.3.1.1, premier tiret, qui parle de « *la revalorisation de la gare SNCB existante* »

²⁸ <https://plus.lesoir.be/art/d-19910612-W3KUM2>

3. Mobilité automobile

Le PAD Josaphat version 2019 prévoyait 0,7 parking par logement. La version 2021 réduit ces chiffres à 0,4 parking par logement social et 0,6 parking par logement non social²⁹. Le stationnement en voirie passe de 141 places en voirie à 66 places, soit moins de la moitié³⁰.

Rappelons que le Règlement régional d'urbanisme prévoit un minimum d'un emplacement de parking par logement³¹. La saturation actuelle des transports en commun, avant même l'arrivée du premier nouvel habitant, ne permet pas de justifier une dérogation.

Le Rapport d'incidences environnementales estime que le projet de PAD 2021 prévoit un total d'emplacements qui ne permet pas de couvrir les besoins estimés³².

Je partage cette conclusion...

4. Mobilité douce

Le PAD Josaphat rate une belle occasion, sur la partie est de la friche (dévolue notamment à l'industrie urbaine) de séparer la mobilité douce, d'une part, et la mobilité motorisée (camions, bus, voitures), d'autre part.

Une zone de 35 mètres de large à l'est de la voie ferrée est actuellement en friche et sert de couloir écologique. Le PAD prévoit malheureusement de bâtir jusqu'au bord des voies. Le couloir écologique serait donc détruit. En outre, le PAD prévoit de faire passer, entre les voies et les bâtiments, à la fois la mobilité douce et la mobilité motorisée³³.

Il faudrait préserver le couloir écologique et ne faire passer, à gauche des bâtiments, que la mobilité douce (dont le RER vélo actuellement prévu) et réserver la mobilité motorisée à la voirie (déjà existante) passant entre les bâtiments dévolus à l'industrie urbaine.

Ainsi, on sépare piétons et vélos d'un côté, et camions, bus et voitures de l'autre. La sécurité routière et le couloir écologique y trouvent leur compte.

²⁹ RIE, partie 4, point 1.3.1.4 A, p. 72

³⁰ RIE, partie 4, point 1.3.1.4 B, p. 74

³¹ RRU, Titre VIII, article 6, 1° Voir https://urbanisme.irisnet.be/pdf/RRU_Titre_8_FR.pdf

³² RIE, partie p. 115, al. 3

³³ Voir RIE, partie 4, point 1.3.1.2, p. 68. Voir aussi p. 111 pour le RER vélo

5. Voiries

Sur la partie de la friche à l'est de la voie ferrée, la voirie prévue le long des rails devrait être supprimée, au profit de la préservation du couloir écologique et de la mobilité douce (voir ci-dessus). La voirie existante³⁴ peut parfaitement être aménagée pour desservir la mobilité motorisée vers la zone d'industrie urbaine.

Trois passerelles relient les parties est et ouest de la friche, par-dessus les voies ferrées³⁵. Celle du milieu devrait être supprimée. La voie qu'elle prolonge borde la seule zone dévolue à la biodiversité, qui est déjà minuscule (1,28 hectare) et qui perd encore tout sens si elle est soumise à une trop grande fréquentation. Pour les mêmes raisons, l'axe traversant PMR-vélo-piéton qui coupe la zone dévolue à la biodiversité dans le sens nord-sud (à gauche des voies ferrées) devrait également être supprimée. La mobilité douce sur site dispose d'alternatives suffisantes.

La passerelle sud devrait être déplacée le long de la frontière sud du site. C'est déjà un axe de passage, et sa prolongation par une passerelle au-dessus des rails permet une liaison entre l'avenue Latinis et les clubs sportifs.

6. Quartier résidentiel

Enfin, les voiries prévues avec le quartier résidentiel au sud-ouest du site devraient être supprimées en même temps que le projet de quartier résidentiel à cet endroit.

C'est la zone la plus riche en biodiversité de tout le site³⁶ et les dégâts ne sont pas réparables. On peut végétaliser un million de pieds d'arbres (bien : un million), on n'arrivera jamais à la même biodiversité qu'une friche de 14 hectares³⁷ d'un seul tenant. La taille compte !

Comment expliquer autrement que le site soit devenu, sans rien faire, l'un des plus importants de la région, notamment pour les abeilles sauvages, les libellules et les papillons.

La rénovation (les bâtiments disponibles ne manquent pas, et augmenteront encore avec l'essor du télétravail) est porteuse d'avenir, pas la destruction des derniers espaces naturels de la ville.

³⁴ RIE, partie 2, p. 107. La voirie existante est tracée en blanc dans la partie grisée

³⁵ Voir RIE, partie 4, point 1.3.1.2, p. 68

³⁶ Voir le chapitre réservé à la biodiversité

³⁷ Sur un total de 34 hectares formant le périmètre du PAD : voir l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capital adoptant le projet de plan d'aménagement directeur « Josaphat », p. 3, 1^{er} considérant

On peut aussi négliger la biodiversité, mais alors, on contredit à la fois le Plan Régional de Développement Durable³⁸³⁹ (PRDD) et la Déclaration régionale de Politique générale⁴⁰⁴¹.

7. Conclusion

Je demande la suppression du projet de quartier résidentiel et des voiries qui l'accompagnent, au sud-ouest du site, au profit d'une biodiversité digne de ce nom et de la rénovation d'immeubles existants. Le chantier ne manque pas !

Les transports en commun qui desservent la zone sont déjà saturés (tram 7) ou d'une fréquence décourageante (ligne 26, gare d'Evere). Rien dans le projet de PAD ne permet de penser que les problèmes existants aujourd'hui seront résolus malgré l'arrivée de milliers d'habitants supplémentaires. Je demande donc l'amélioration substantielle des transports en commun concernés avant tout début de travaux, pour, à tout le moins, répondre déjà aux besoins actuels.

Sur la partie est du site, je demande de préserver le couloir écologique existant actuellement à droite des voies ferrées. Cela permet de séparer la mobilité douce (dont le RER vélo) qui passerait à gauche des bâtiments, et la mobilité motorisée (camions, bus, voitures) qui emprunterait la voirie existante passant au travers de la zone d'industrie urbaine.

Je demande également la suppression de la passerelle centrale entre les parties est et ouest du site, et le déplacement de celle prévue au sud de la zone, contre la frontière sud du site, en contrebas du boulevard Wahis.

Subsidiairement, les emplacements de parking, tant en voirie que hors voirie, sont sous-estimés. Or, on a vu que l'offre de transports en commun ne permet pas de décourager la voiture.

³⁸ « La présence d'une multitude d'espèces, indigènes ou non, sur un territoire est bénéfique (meilleurs équilibres entre espèces, meilleure résistance aux maladies...) et témoigne d'un environnement de qualité. La Région, à travers le PRDD, met en place une politique à même de préserver les réservoirs de biodiversité que sont les éléments naturels, de lutter contre leur fragmentation et de renforcer leur connectivité » (PRDD, Axe 1. Introduction Le défi de la croissance démographique, in Moniteur belge du 5 novembre 2018, 2^e édition, p. 85.125, al. 2).

³⁹ Or, le projet de PAD Josaphat doit s'inscrire « dans les orientations du plan régional de développement en vigueur le jour de son adoption » : voir l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capital adoptant le projet de plan d'aménagement directeur « Josaphat », p. 8, 4^e considérant, et p. 10, dernier considérant, ainsi que l'article 30/2 du CoBAT

⁴⁰ « Une stratégie de résilience urbaine sera mise en place afin d'anticiper notamment, au niveau de l'aménagement du territoire, les conséquences des dérèglements climatiques et des risques sociaux et environnementaux qui en découlent. Le Gouvernement poursuivra ainsi sa politique d'achats de terrain ou de conclusion de baux emphytéotiques afin de relier les différentes étendues vertes ou bleues et améliorer ainsi leurs maillages respectifs. Afin de restaurer la biodiversité, garantir des îlots de fraîcheur lors des épisodes de canicule et prévenir les inondations, le Gouvernement développera également un programme de verdurisation » (Déclaration de Politique générale bruxelloise p. 89, al. 6).

⁴¹ <http://www.parlement.brussels/wp-content/uploads/2019/07/07-20-D%C3%A9claration-gouvernementale-parlement-bruxellois-2019.pdf>

ALTERNATIVES DELAISSEES

Le projet de PAD modifié délaisse totalement les alternatives portées par les associations et citoyens, qui, pourtant, permettraient d'atteindre les objectifs du PAD sans dégâts majeurs à l'environnement.

1. Les bureaux vacants

La tendance précédait déjà la crise que nous connaissons : le télétravail augmente, ce qui impacte l'immobilier bruxellois, en même temps que d'autres facteurs. Le récent rapport de Perspective sur le sujet le montre : le taux de vacance des bureaux a augmenté (de 954 870 m² en 2018 à 978 424 m² en 2020). Les effets de la crise corona ne sont pas encore totalement visibles, alors que beaucoup de nouveaux bureaux sont prévus (415 202 m² déjà approuvés).⁴²

La Régie des bâtiments est un bel exemple particulièrement révélateur. Alors qu'en 2012, elle fournissait encore 100 postes de travail pour 110 employés à temps plein, en 2018, elle n'en utilisait plus que 82, et seulement 58 dans un avenir proche⁴³. C'est loin d'être le seul. Bientôt, la Tour des finances, à Botanique, n'abritera plus un seul agent des finances, qui seront tous regroupés au North Galaxy près de la Gare du nord, avec un taux d'utilisation proche ou inférieur à celui de la Régie des bâtiments. D'autres acteurs majeurs, comme la Commission européenne, ont également annoncé des réductions drastiques.

La Banque nationale de Belgique estime que les surfaces de bureaux nécessaires diminueront de 22 % au cours des cinq prochaines années.⁴⁴ Le gouvernement doit jouer un rôle de pionnier afin d'utiliser ces espaces pour créer des logements abordables et agréables pour les habitants de Bruxelles. Les associations et citoyens y ont sérieusement réfléchi et proposé des solutions.

2. Les opportunités du boulevard Léopold III

Dans son plan (I Love Josaphat), le collectif de citoyens Team Léopold III propose, à juste titre, de mieux utiliser le potentiel du boulevard Léopold III. *“Le boulevard Léopold III se situe tout près et parallèle au site Josaphat: c'est un axe majeur construit dans les années 1960 pour relier le centre-ville à l'aéroport. Le long du boulevard Léopold III, il y a plusieurs immeubles de bureaux qui sont vacants ou qui le deviendront bientôt. Il y a aussi plusieurs parcelles qui sont à peine construites et que l'on pourrait facilement densifier. De plus, plusieurs de ces sites sont propriété publique. Ne serait-il pas plus logique de densifier aux endroits les plus accessibles et autour des nouveaux nœuds de transport public?”*

Selon leurs calculs, on pourrait ainsi créer 1552 logements. Le gouvernement doit examiner toutes les opportunités AUTOUR de la friche Josaphat, pour préserver les espaces végétalisés qui existent encore, et dont les futurs citoyens auront besoin.

⁴² https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/bbp_obsbur_39_web2.pdf

⁴³ <https://perspective.brussels/fr/actualites/observatoire-des-bureaux-ndeg39> pp. 58

⁴⁴ <https://perspective.brussels/fr/actualites/observatoire-des-bureaux-ndeg39>

3. Plus de logements abordables, pas plus de buildings

Le PAD Josaphat se base encore et toujours sur une augmentation de la population bruxelloise de 10.000 habitants par an. Or, les dernières projections ne montrent qu'une augmentation annuelle inférieure à 2.000 habitants⁴⁵ (pour une ville de plus de 1,2 million d'habitants), hors crise sanitaire et développement du télétravail. Les besoins de logement sont surestimés. Bruxelles n'a pas besoin de plus de logements mais de plus de logements abordables. On vient de très loin : sur la période 2014-2019, la SLRB a construit en moyenne seulement 152 logements sociaux par an⁴⁶. Heureusement, la rénovation se porte mieux. C'est elle qui est porteuse d'avenir.

Je demande de renoncer au PAD dans sa forme actuelle, pour mettre davantage d'efforts dans la reconversion des bureaux (un des immeubles de logements avec terrasses et vue sur la friche est le fruit d'une reconversion de bureaux par le promoteur Matexi), prendre en compte les alternatives sérieuses et détaillées présentées par la société civile (écoutées poliment mais jamais prises en compte, même via une seule question ou remarque qui aurait témoigné d'une lecture effective...) et développer d'abord le quartier de la gare, à l'est des voies ferrées, sur une zone déjà bâtie. En outre, je demande que les terrains publics le restent, et que le pourcentage de logements sociaux soit augmenté, si possible à 60 %.

Je vous remercie de l'attention que vous réserverez à la présente.

PRENOM NOM

ADRESSE

EMAIL

SIGNATURE

⁴⁵ 1.214.921 habitants en 2020 pour 1.312.750 habitants en 2070, soit une augmentation moyenne de 1.956 habitants par an <https://ibsa.brussels/themes/population/projections-demographiques>

⁴⁶ <https://slrb-bghm.brussels/fr/particulier/quoi-de-neuf/actualites/le-logement-social-bruxellois-en-chiffres-cles-quel-bilan>